8
Transportraad

Aan de orde is het **VAO Transportraad d.d. 7 en 8 oktober 2015 (AO d.d. 01/10)**.

De **voorzitter**:
Ik kijk even of alle leden die zich voor dit VAO hebben gemeld, al in de zaal aanwezig zijn. Dat is het geval. Wij wachten nog heel even op de betreffende bewindspersonen.

De staatssecretaris is inmiddels aanwezig, maar de minister wordt nog opgehouden in de ruimte achter deze zaal. Zij wordt nu opgehaald.

Ik heet de bewindspersonen welkom. Over de moties die tijdens dit VAO worden ingediend, gaan wij meteen na het VAO stemmen. Ik geef het woord aan mevrouw Van Tongeren.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de emissie-eisen aan dieselvoertuigen minder streng zijn dan de emissie-eisen aan soortgelijke benzinevoertuigen;

verzoekt de regering, te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het gelijktrekken van de emissie-eisen voor dieselvoertuigen aan de emissie-eisen voor benzinevoertuigen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 557 (21501-33).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Volkswagen AG fraude met de testresultaten van zijn dieselvoertuigen heeft toegegeven;

overwegende dat de overheid een voorbeeldfunctie heeft in duurzaam inkopen en daarmee ook invloed kan uitoefenen op de vraag naar duurzame producten en diensten;

verzoekt de regering, ook de andere lidstaten op te roepen om bij aanbestedingen van voertuigen meer gewicht te geven aan milieu en gezondheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 558 (21501-33).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Europese Commissie werkt aan de invoer van de Real Driving Emission test;

overwegende dat deze test een beter beeld geeft van de reële emissies;

verzoekt de regering om in Nederland vanaf nu vrijwillig over te stappen op de Real Driving Emission test en EU-lidstaten op te roepen hetzelfde te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 559 (21501-33).

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. In het algemeen overleg is nadrukkelijk gesproken over de zogenaamde dieselgate. Net is daarover al een aantal moties ingediend. Het is duidelijk dat fraude onacceptabel is, maar ook dat we eerst de feiten op een rij moeten hebben. Daarom vraag ik de staatssecretaris hoe zij de Kamer daarover in de komende periode gaat informeren. Ik hoop dat zij met deze uitkomsten naar Nederland kan terugkomen.

Ik wil het vooral hebben over het probleem in Calais. We zijn daar in juni met de Kamer geweest. Het leek alsof dit naar de achtergrond was verdwenen, maar dit weekend hebben we beelden gezien van een bestorming bij Calais. Om die reden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de problemen met verstekelingen in en rondom Calais nog steeds niet opgelost zijn;

constaterende dat Frankrijk zich onvoldoende inspant om het illegalenprobleem ter plekke op te lossen onder vingerwijzing naar een te ruimhartig beleid in Engeland;

overwegende dat de Nederlandse transportsector hierdoor nog steeds geconfronteerd wordt met onveilige situaties, onterechte boetes in het kader van de rij- en rusttijdenwet en schade aan de te vervoeren goederen;

verzoekt de regering om bij de komende Transportraad het probleem van Calais opnieuw onder de aandacht te brengen bij de Europese collega's, in ieder geval bij de Franse en de Engelse collega's, en afspraken te maken over de wijze van handhaving van de rij- en rusttijdenwet, en te zoeken naar een structurele oplossing van het illegalenprobleem in Europa,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 560 (21501-33).

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het CDA wil ook een motie indienen naar aanleiding van de megafraude rondom dieselauto's.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat nieuwe dieselauto's niet voldoen aan de (Europese) uitstootnormen;

overwegende dat het noodzakelijk is dat spoedig nieuwe beleidsuitgangspunten worden geformuleerd en dat die idealiter gebaseerd zijn op werkelijke emissies (meten is weten);

verzoekt de regering om in Europees verband en in de Transportraad in te zetten op een snellere invoering van de Real Driving Emissions testprocedure, te weten in 2016 in plaats van 2017,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 561 (21501-33).

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Inmiddels is duidelijk dat het dieselschandaal er één van een enorme omvang is. Ik proef in de hele Kamer het besef dat we dit niet over onze kant kunnen laten gaan. Er is sprake van grootschalige fraude waarvan het milieu, de overheid en vooral de consument de dupe zijn. Nu blijkt vandaag dat de Commissie inzet op najaar 2019 voordat het verschil tussen wat een auto in een test mag uitstoten en wat die op de weg mag uitstoten, tot het maximale moet zijn teruggebracht. Dat kan wat D66 betreft een stuk sneller en strenger. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er zo snel mogelijk een einde moet komen aan de geconstateerde verschillen tussen testuitslagen en daadwerkelijke uitstoot bij dieselauto's;

overwegende dat een grote marge een verwatering van de norm betekent;

verzoekt de regering, een minimale marge te bepleiten, maar in ieder geval niet akkoord te gaan met een overschrijding groter dan 0,5;

verzoekt de regering tevens, die strengere norm binnen zes maanden, maar uiterlijk begin 2017 in te laten gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 562 (21501-33).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Als dit schandaal ons iets zou moeten leren, is het wel dat wij de controle beter op orde moeten hebben. Daarom moet er niet de mogelijkheid bestaan om te shoppen tussen lidstaten, maar zou er toezicht op Europees niveau moeten zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat zowel de interne markt als de gezondheid en het milieu gebaat zijn bij uniforme toepassing van de regels en dat daarom een Europese Real Driving Emission (RDE) test zo snel mogelijk moet worden ingevoerd;

overwegende dat een Europese RDE-test ook op Europees niveau geborgd moet worden om er zeker van te zijn dat de test in verschillende lidstaten niet verschillend wordt uitgelegd dan wel toegepast;

verzoekt de regering, te pleiten voor een onafhankelijke Europese toezichthouder die toeziet op uniforme toetsing en toepassing van de normen en die desgevraagd en onder strikte voorwaarden inzage kan krijgen in broncodes van softwaresystemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 563 (21501-33).

Mevrouw Van Tongeren wil nog een wijziging van een van haar moties doorgeven in verband met de ondertekening. Om welke motie gaat het?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het gaat om mijn eerste motie, op stuk nr. 557. Die wordt nu medeondertekend door mevrouw Van Veldhoven.

De **voorzitter**:
Dus de motie is behalve de ondertekening ongewijzigd. Het wordt nu de motie-Van Tongeren/Van Veldhoven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Enkele moties liggen op het terrein van de staatssecretaris; een aantal andere liggen op mijn terrein. Bij de discussie over Volkswagen loopt dat zelfs door elkaar heen. Ik reageer even op de moties vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de RDW.

In de motie op stuk nr. 559 wordt verzocht om in Nederland vanaf nu vrijwillig over te stappen op de real driving emissions-test en EU-lidstaten op te roepen hetzelfde te doen. De inzet is om zo snel mogelijk tot een strenge test op Europees niveau te komen. De staatssecretaris zal daarover zo ook nog wat zeggen. Nederland importeert vooral auto's en heeft daarom belang bij Europese regels. Ik ben er geen voorstander van om alleen voor Nederland de real driving emissions-tests in te voeren, omdat ik meen dat je een level playing field moet hebben. In de commissievergadering heb ik aangegeven op wie de Rijksdienst voor het Wegverkeer toeziet. Dat zijn enkele Aziatische auto-importeurs die hier niet zelf vertegenwoordigd zijn. Het is een beetje vreemd om alleen voor die kleine groep een uitzondering te maken. Wij zetten erop in om dat zo snel mogelijk in Europees verband te doen. Ik ontraad deze motie.

De **voorzitter**:
Een korte vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Is de minister er nog steeds op tegen als de autofabrikanten, vanuit het oogpunt van het terugwinnen van het consumentenvertrouwen en transparantie, op vrijwillige basis en dus niet verplicht, in hun folder hun real driving emissions vermelden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik las de motie niet zo. Ik las het alsof de regering vrijwillig ging overstappen op het invoeren van een real driving emissions-systeem. Maar dan nog. Stel je voor dat autofabrikanten dat gaan doen terwijl er nog niet één systeem is — dat is nu immers in ontwikkeling — dan is de vraag wat dat gaat betekenen. Voor de helderheid voor de consument heeft het mijn voorkeur dat er één Europees systeem komt waaraan iedereen moet voldoen, of het nu om de ene auto gaat of de andere. Het was een goede geste van GroenLinks om het zo te proberen, maar mijns inziens is het qua uitvoerbaarheid en duidelijkheid geen haalbare kaart.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 560 van mevrouw Visser over de problemen met de verstekelingen in Calais. Een en ander lijkt inderdaad weer een beetje op de achtergrond te raken. Het is heel belangrijk dat de aandacht daarop gefocust blijft. Ik heb dat ook in het algemeen overleg gezegd. Er is echt sprake van een urgente situatie voor de mensen in de transportsector die hiermee te maken hebben. Het is een angstige, onveilige situatie, maar ook een situatie die veel schade oplevert voor de bedrijven. De regering wordt verzocht om daarvoor aandacht te vragen tijdens de Transportraad morgen en overmorgen, alsook om afspraken te maken over handhaving op de rij- en rusttijden, en om te zoeken naar een structurele oplossing voor het illegalenprobleem in Europa. Over dat laatste is al genoeg gezegd in deze Kamer. Dat zal wat minder in het transport plaatsvinden. Ik zie de motie als ondersteuning van mijn beleid. Ik heb de Engelse en Franse collega's hierop eerder al aangesproken, evenals commissaris Bulc. Ik zal dat de komende dagen ook weer doen. Dat geldt zowel voor de algemene problematiek en hun insteek daarbij, als voor de specifieke problematiek die voor de transportsector van belang is, zoals de handhaving van de rij- en rusttijden.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 563, waarin de regering wordt verzocht te pleiten voor een onafhankelijke Europese toezichthouder die toeziet op uniforme toetsing en toepassing van de normen en die desgevraagd en onder strikte voorwaarden inzage kan krijgen in broncodes van softwaresystemen. De Europese typegoedkeuringsautoriteiten werken allemaal onafhankelijk in Europa. Zij voeren alle testen voor typegoedkeuringen door conform de Europese regelgeving, ongeacht de producent van voertuigen en ongeacht het land waar de voertuigen vandaan komen. Daar zit het probleem dus niet. De kern van het probleem zit in de regelgeving. Als we zo snel mogelijk de verplichte praktijktesten invoeren, kunnen we fraudes zoals die nu hebben plaatsgevonden, in de toekomst voorkomen. Ik ontraad de motie.

Ter aanvulling merk ik nog op dat uit het verleden geen situaties bekend zijn waarin tussen de typegoedkeuringsautoriteiten van twee lidstaten echt onenigheid is ontstaan over het toepassen van een typegoedkeuring. Er is dus kennelijk al geen verschil van mening over hoe je dat moet doen. Desalniettemin is er ook nog regelgeving waarbij een escalatieroute is voorzien. In eerste instantie moeten lidstaten dit dus samen oplossen en als dat niet lukt, heeft de Europese Commissie een bemiddelende rol in een dergelijk conflict. Ik snap dus heel goed wat de D66-fractie hiermee beoogt, maar ik denk dat het wordt opgelost als de praktijktest wordt ingevoerd. In de situatie voor het invoeren van de praktijktest heeft het probleem zich tot nu toe niet voorgedaan. Bovendien is er een regel dat er een bemiddelende

rol is weggelegd voor de Europese Commissie. Ik ontraad dus deze motie.

De **voorzitter**:
Voor de duidelijkheid: het gaat dan om de motie op stuk nr. 563. Mevrouw Van Veldhoven mag nog een enkele vraag over dit punt stellen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
In de VS is het uiteindelijk een universiteit geweest die de zeer complexe software heeft weten te doorgronden en er dus achterkwam dat er eigenlijk in de software fraude werd gepleegd. We hebben daar kort even aan geraakt in het AO. Het is moeilijk om voor te stellen dat landen die zelf een auto-industrie hebben, toegang krijgen tot een broncode omdat daar mogelijk allerlei concurrentiegevoelige aspecten aan zouden kunnen kleven, of een interne markt. De Europese Commissie zou dat wel kunnen. Daar heeft de minister nog niet op gereageerd, maar ik hoor daar wel graag haar reactie op.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Op dit moment is het onmogelijk om over die broncodes te beschikken. Die zijn sterk beschermd. Zoals men weet, organiseert de Rijksdienst voor het Wegverkeer af en toe hackathons om daarachter te komen. De RDW wil bijvoorbeeld weten wat er met een auto gebeurt als er wordt ingebroken. Het gaat dus ook om de veiligheid. Zelf vind ik dat de oplossing voor dit probleem, voor dit vraagstuk, in praktijktesten zit, niet in een Europese toezichtautoriteit die ook broncodes krijgt. Voor het veiligheidsvraagstuk in de toekomst vind ik het wel interessant. Als je het hebt over zelfrijdende auto's, wil je weten wat voor broncodes er in die auto's zitten en of er een trusted third party is waar dit soort informatie in de toekomst opgeslagen kan worden zodat je daar toegang toe kunt krijgen als dat nodig is. Dat vraagstuk wil ik in april aan de orde stellen als wij met de diverse ministers praten over nieuwe technologieën en wat dat betekent voor onze wet- en regelgeving, maar niet zozeer voor dit vraagstuk.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat u daar voor die tijd nog uitgebreid met de Kamer over kunt spreken.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik ga ten eerste in op de motie op stuk nr. 557 van mevrouw Van Tongeren. Ik heb in het AO toegezegd dat ik dat onderzoek zal doen. In die zin is de motie een ondersteuning van het beleid. Gezien de reactie van een aantal andere fracties heb ik ook toegezegd dat ik de onderzoeksopdracht even langs de Tweede Kamer zou sturen, omdat er nogal wat verschil van interpretatie was. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid. Ik denk dat degene die zich aangesproken voelde over de onderzoeksopdracht, dit ook mee heeft gekregen.

In de motie op stuk nr. 558 wordt de regering verzocht om alle andere lidstaten op te roepen om bij de aanbesteding van voertuigen meer gewicht te geven aan milieu en gezondheid. Ook deze motie zie ik als een ondersteuning van beleid. Ik vind dat de overheid daarin inderdaad een voorbeeldrol heeft. Ik weet niet of de Transportraad van aanstaande donderdag de plek is om dat te doen, maar daarna komt er nog een Milieuraad. De Kamer kan deze oproep terugvinden in mijn woordvoering.

In de motie op stuk nr. 561 van de heer Van Helvert en de motie op stuk nr. 562 van mevrouw Van Veldhoven gaat het om sneller en strenger. Ik deel de vraag die daarin besloten ligt. Vanochtend heb ik het voorstel van de Commissie gekregen en ik zal ervoor zorgen dat Nederland een standpunt inneemt dat leidt tot een zo klein mogelijke marge en een zo snel mogelijke invoering. Ik kan echter geen toezegging doen over jaartal of marge, want er zijn landen die momenteel nog denken dat een marge van vijf tot zes acceptabel zou zijn. Men begrijpt dat ik daar zeker niet mee akkoord zal gaan. Ik ga voor een zo klein mogelijke marge en een zo snel mogelijke invoering van strengere testen. In die zin zie ik beide moties als een ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser en de heer Van Helvert staan bij de interruptiemicrofoon, maar ik wil alleen maar een enkele vraag toestaan aan de indiener van de motie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris antwoordde volgens mij in één keer op beide moties. Als de staatssecretaris mijn motie zo interpreteert en als zij het oordeel aan de Kamer overlaat, kan ik mij voorstellen dat zij zich gesterkt voelt door zo'n duidelijke uitspraak van de Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Over het algemeen voel ik mij altijd gesterkt door een heel duidelijk parlement. Dat is zeker in dit geval zo. Ik zal mijn uiterste best doen om van het moment gebruik te maken dat nu is ontstaan — ik denk echt dat het zo niet kan — en om ook deze slag te kunnen maken. Dat zeg ik de Kamer toe.

De **voorzitter**:
De staatssecretaris laat het oordeel over de motie op stuk nr. 561 dus aan de Kamer over.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb hiermee op alle moties gereageerd.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We gaan heel kort schorsen om de stemmingslijst klaar te maken.

De vergadering wordt van 15.21 uur tot 15.25 uur geschorst.